उन्होंने यह भी कहा है कि हम एटम बम नहीं बनायेंगे। साथ ही उन्होंने यह भी कहा है कि भारत हमारा पड़ोसी देश है और उसके साथ हम मैत्रीपूर्ण संबंध रखेंगे। उन्होंने आगे यह भी कहा कि शार्क सम्मेलन के समय राजीव गांधी जब पधारेंगे तो उनकी वे उत्सुकता से प्रतीक्षा करेंगे। आज के हालात में जो वहां के प्रधान मंत्री का वक्तव्य आया है वह स्वागत योग्य है। हमारे प्रधान मंत्री जी ने भी लोक सभा के माध्यम से अपना वक्तव्य दिया है और मुझे उम्मीद है कि आज इस सदन द्वारा भी इस आशय का प्रस्ताव पारित किया जाएगा। मुझे उम्मीद है कि भविष्य में भारत-पाक संबंधों में बहुत सुधार होगा और दोनों देशों में बहुत अच्छे संबंध हो जायेंगे। यह एशिया में और विश्व में शांति की स्थापना के लिए बहुत आवश्यक है मैं आशा करता हूं कि दोनों देशों के संबंध ऐसे होंगे। मैं अपाके द्वारा और इस सदन के द्वारा पाकिस्तान की प्रधान मंत्री और वहां की जनता को बधाई देता हूं और यह आशा करता हूं तथा भगवान से प्रार्थना करता हूं कि वे पाकिस्तान की नव-निर्वाचित प्रधान मंत्री, वहां के शासकों को हमेशा इस तरह की सदबुद्धि देता रहे ताकि आपस में जो हमारा भाई-चारा है वह सदैव कायम रहे और विश्व में शांति स्थापित हो सके। मैं यह भी प्रार्थना करता हूं कि सदन की सदभावनाओं का एक प्रस्ताव पाकिस्तान की जनता और वहां के प्रधान मंत्री को भजा जाय।

National Highways Authority of India Bill, 1988

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI RAJESH PILOT): Madam, I beg to move:

> "That the Bill to provide for constitution of an Authority for the development, maintenance and management of national highways and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideraiton."

The development and maintenance of National Highways is fully financed by the Central Government as this function is included under "Entry 23" of the Union List of the 7th Schedule of the Constitution, read with article 246 thereof. The National Highways System covering length of about 32,138 Kms is the main artery of Road Transport in the country. Though constituting only about 2 per cent of the total road length, it bears more than one third of the total freight transport by road in the country. Under Section 5 of the National Highways Act, 1956, the Government of India is empowered to entrust the function of development and maintenance of any National- Highways to any authority under the Central or State Government. In pursuance thereof field activities such as survey, investigation and preparation of projects award and supervision of works have been entrusted to State Governments. The Central Gov. have been looking after to the other aspects like Planning, approval of Design and Estimate, Standardisation, Monitoring etc. This system is commonly known as "Agency System" since the State Government are paid "Agency Charges" presently amounting to 9 per cent of the expenditure incurred by them on works executed on National Highways System.

The Agency System of execution of Naitonal Highways has not worked satisfactorily. There are large scale disparities in the condition and level of maintenance of National Highways passing through different States on account of varying system of working and levels of competence and diligence in different States on account of poor project preparation; lack of adequate attention to quality control; non-development of contracting industry because of the system of splitting of works into small components; large scale cost over-runs; excessive expenditure booked on works without sanction of revised estimates; non-development of expert cadre for highway sector because of combined cadres working on building, roads and other civil engineering activities and frequent transfers, changes and posting of personnel;

[Shri Rajesh Pilot]

inadequate maintenance of highways: large scale ribbon development excessive loading of vehicles due to lack of control/enforcement and lack of financial discipline. The management of funds allotted to the States has not generally been carried out in an optimum manner resulting either in spurt of expenditure in the last months of the financial year or last minute surrenders.

The Centre has no direct administrative control over the executive agency. There have been instances when the centre had to remain helpless in case the executing agents overlooked acts of commission or omission on the part of its staff engaged in the construction and maintenance of National Highways. There have been anomalous situation when Central Government being Constitutionally responsible, had to defend as *fair accompli* certain actions of the agents in various forums such as Parliament, PAC etc. even when not actually convinced about the explanations given by the executing agencies. Similarly, the Centre generally has no in-put in deployment of suitable staff, fixation and operation of even major contracts, arbitration cases, payment of compensation to contractors over and above the original contract amounts and other items resulting in direct financial commitment of Central Funds.

A number of measures have been suggested from time to time for improving working of the Agency System without any substantial result. In this background it was considered essential to set up an Authority so that all the activities of the development and maintenance could come under a unified agency. It is proposed that this Authority should take over the function presently being carried out by the State Public Works Department in a phased manner.

The sailent feafures of the proposed National Highways Authority are that it will be a functional body consisting of a Chairman, 5 full-time Members and 4 part time members. The Central Government shall vest in the Authority all properties and other assets vested in it under section 4 of the National Highways Act, 1956 in respect of the National Highways the management of which is transferred to the Authority. The Authority shall have powers to acquire land under the provisions of Land Acquisiiton Act, 1895 or of any corresponding law for the time being in force. The Authority will have powers to enter into and perform any contract upto a value prescribed by the Government of India. The Central Government will provide capital and also advance grants to the Authority for efficient discharge of its function.

The main function of the authority shall be to develop, maintain and manage the National Highways and any other Highways which will be vested in it by the Government. The authorities will also develop and provide consultancy and construction services in India and abroad and carry out research activities in this field. The authority may also collect free on behalf of the Central Government for services rendered in relation to the use of ferries/tunnels and projects.

Another major problem facing the road sector is lack of adequate resources. In order to augment the budgetary resources, resources can be had through non-conventional source of funding like floating of bonds and the resources so raised could be invested in selected viable toll-based facilities. It is hoped that by setting up the National Highways Authority of India, it will be possible to develop, maintain and manage National Highways in a more efficient manner in the best interests of this country.

I commend the Bill for the consideration of the House.

The question was proposed.

SHRI M. S. GURUPADASWAMY (Karnataka): Madam, Deputy Chairman, I generally support the Bill though it has come rather late. Madam, when I was a student, I read Rudyard Kipling. In one of his essays, he has said "Transport is civilisation". According to him, if the nation has to develop civilisation, culture and promote national unity and integrity, the communication system should be of a high order. Without accessibility and contact and mobility of the people, the nation and its economic development and cultural improvement cannot make any progress. I believe in this. My first comment, on this measure would be that the Government has not considered for nearly 40 years the development of communication system as a national priority. Obviously, in such circumstances, the funds provided by the Centre and the States as a whole to develop a credible effective transport system in the country was far from adequate. The Seventh Plan has made a provision of Rs. 1600 crores for the National Highways. The Government has spent nearly Rs. 300 crores. Rs. 1,600 crores is not at all adequate to develop the National Highways System, considering the huge cost involved and the escalation cost involved. My friend has

1.00 P.M. given the percentage of highways as compared to the other systems which is only 2 per cent of the total road system. Compared to other countries in the world, this 2 per cent is too meagre. I very well wish that in the next Plan, Eighth Plan, we should have a target of 5 to 7 per cent and funds have got to be provided for that purpose. In the Constitution, item 23 and item 24 refer to National Highways and waterways and waterways were neglected completely and highways development is very unsatisfactory. Even in this there has been an uneven development. Firstly, as a person coming from South India, I am forced to remark that the Government of India policy in respect of development of National Highways has gone in favour of North India. (*Interruptions*). would like him to give me information regarding highways in each State and particularly, I am interested to know about my own State, Karnataka where the development of National Highways is very very poor. There has been discrimination followed by the Central Government in respect of development of National Highways in various States.

Second, the quality, the standard of the National Highways is anything but satisfactory. I do not find any difference between National Highways and the other State road systems. I do not find much difference at all and going on the National Highways will convince anybody. The international standards are not followed even in the system of National Highways. So, my second comment is international standards rather than national standards should be followed. If you go to Western countries, when you move on an automobile, you do not have a feeling that you are moving. Surface is so smooth. Roads are large and there is no noise. I am not commenting on the vehicles which they are using. But they are so perfect. I would like every corner of India to be connected with National Highways from south to north and from east to west. (*Interruptions*).

SHRI DHARANIDHAR BASUMATARI (Assam): For national integration.

SHRI M. S. GURUPADASWAMY: I have said about national integration and national unity. So, international standards, norms should be observed in the construction and maintenance of National Highways. I have no objection if the Government collects fees for that purpose. In express highways in advanced countries, they collect fees. (*Interruptions*).

THE DEPUTY CHAIRMAN: They call it toll.

SHRI M. S. GURUPADASWAMY: They collect toll, yes. And that is,

[Shri M. S. Gurupadaswamy].

used for maintenance. A similar thing can be done regarding the Bill which is under discussion I would like ot say that it is necessary to have, apart from the National Highways Authority which you are creating and which welcome, a national fund to finance the Highways because I visualise financial operations to be larger and larger in future. A separate authority to raise resources for the National Authority should be considered and that body should have all the powers to raise resources through bonds, debentures, through loans, getting aid from world bodies and the like.

Thirdly, we have neglected, as I said, waterways in this country. Sometime back, when Mr. K. L. Rao was Minister, he talked about the linking of Brahmaputra, Ganges and Cauvery and he gave an estimate, a financial estimate, also at that time. In Brahmaputra and some other rivers we have so much of water that we are facing floods every year. We should have a separate department to look after floods and flood ravages. At the same time, we should develop the internal water system and in this regard I would say that we should have a plan to link up Brahmaputra, Ganges and Cauvery.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You meant a national river grid?

SHRI GHULAM RASOOL MATTO (Jammu and Kashmir): Waterways.

SHRI M. S. GURUPADASWAMY: Yes. It is vrey necessary. I welcome the idea that in future the Centre will ask the State Governments, whenever they create canals for irrigation, they should also keep in mind navigation. welcome this idea. And I would like this idea to be enlarged. A master plan should be prepared for developing the national waterways in this country. I think that is going to be the cheapest, cheaper than the road transport.

Madam, finally, I have to say something about Karnataka. I would like my friend not to consider that Karnataka is ruled by a non-Congress Government. I do not attribute any motive to him. I am not making any criticism. I am just making an observation. Karnataka is being neglected. For the last many years, schemes sent by the Government of Karnataka, are lying idle and are not cleared. I would like him to look into those schemes and tell me which schemes are pending and which are cleared. I am told that the road between Mysore and Bangalore is being cleared for four-way transport. I would like him to shed some light on this project and would say that this has got to be continued further till the border of Ooty. That is a very important road. Bangalore-Ooty road is vital. Therefore, I would like him to continue this 4-way system up to Ooty on one side and I would like a National Highway with a 4-way system between Mysore and Mangalore —that is going to develop very fast—*via* Mercara. I learn that the Centre has cleared a 4-way system between Bangalore and Tumkur. I would like this to be extended up to Belgaum, the 4-way system, because a lot of traffic is there and we are feeling the congestion every day, day and night, in this area.

With these words, Madam, I once again welcome the creation of the National Highways Authority. I hope and trust that my criticisms or comments or observations are taken in the proper spirit by my friend because he is a well-meaning friend. I do not want mere pious promises. I would like him to approve those schemes sent by the Karnataka Government and other Governments also and also to allot adequate funds. Thank you.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, Mrs. Pratibha Singh.

श्रीमती प्रतिभा सिंह (बिहार) : उपसभापति महोदया, यह जो भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक, 1988 मंत्री महोदय ने यहां उपस्थित किया है, मैं उसका समर्थन करती हूं और न सिर्फ समर्थन करती हूं बल्कि उन्हें बधाई भी देती हूं। मुझसे पहले जो वक्ता गुरुपदस्वामी जी ने एक बात कही कि बहुत देर से यह विधेयक लाया गया है, तो मेरा कहना यह है कि देर आयद दुरुस्त आयद क्योंकि शायद इसमें ज्यादा होशियारी की बातें आई हैं और इस वक्त लाने से राष्ट्र की जो सड़कें हैं, इनका कुछ विशेष महत्व हो जाता है। मंत्री महोदय ने बताया कि यह जो विधेयक लाया गया है, इसका विशेष उद्देश्य यह है कि जो राष्ट्रीय मार्ग हैं, उनका मेंनटीनेंस ,मैनेजमेंट और इन सबको एकत्रित किया जाय और इसी मकसद से यह लाया गया है।

उपसभापति महोदया, मुझे रवि बाबू की एक कहानी याद आ रही है "पथेर कथा" जो कि बड़ी सुन्दर कथा है, जिसमें उन्होंने बताया कि रास्ता अपनी मनोभावना और अपने अनुभव को कहता है, और उसका उन्होंने बड़ा सुन्दर चित्रण किया है। राह कहती है—मुझ पर से हर कोई गुजरता है, नव-वधु गुजरती है, शव गुजरते हैं, राजा चलते हैं, भिखारी चलते हैं, हरएक की व्यथा और मन की शांति मैं देखती हूं और हरएक को अपने ऊपर से गुजरने की इजाजत देती हूं, उन्हें सुख पहुंचाती हूं। रवि बाबू जैसे सुन्दर कवि की तीन पेज की यह कहानी है, जिसमें उन्होंने बहुत सुन्दर चित्रण किया है।

महोदया, मेरा कहने का मतलब यह है कि मंत्री महोदय यह जो राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की स्थापना का विधेयक लाए हैं, उनके अंतर में भी यह भावना आई होगी कि सड़क का भारत के जीवन में क्या महत्व है और उसी महत्व की ही अंतर-चेतना ने प्रश्न किया होगा कि मैं इस विधेयक को लाऊं ताकि हमारे देश का विकास हो सके क्योंकि हमारे प्रधान मंत्री राजीव गांधी जी कहते हैं कि शीघ्र से शीघ्र बहुत तेजी से चल कर हमें 2001 में पहुंचना है तो हम कैसे पहुंचेंगे जब कि रास्ता नहीं होगा। रास्ता तो बहुत ही आवश्यक अंग है किसी भी देश के विकास का, किसी भी क्षेत्र के विकास का, कहीं के भी मानव का। इसलिए भी मैं इनको बधाई का पात्र समझती हूं, जो इन्होंने इस ओर ध्यान दिया।

उपसभापति महोदया, मैं यह कहना चाहती हूं कि यह एक तकनीकी निकाय है, टेकनीकल अथोरिटी है, इसलिए मंत्री महोदय इसमें इस बात का विशेष ध्यान रखें कि इसमें जो भी इंजीनियर हों या दूसरे अधिकारी हों या कांट्रेक्टर हों, वह ऐसे लिए जाएं जिनमें कि थोड़ी देश-भक्ति की भावना हो। आमतौर पर अभी तक जो हमारे रास्ते बने हैं और उनमें कमजोरी आई है क्योंकि हमारे अंदर चेतना उतनी नहीं हो पाई है कि यह देश हमारा है, यह रास्ता हमारा है। आज हम न रहें, कल को हमारे बच्चे उसके ऊपर से आयेंगे। अगर हमारे घर में कोई बीमार हो जाय तो अगर सड़क होती है तब तो उसे हम बचा पाते हैं। अगर सड़क नहीं होती है तो उसे बचा पाने की कोई राह नहीं रह जाती है। इसलिए जो भी सलेक्शन हो उसके संबंध में यह विशेष ध्यान रखें। अभी तक जो हम पूरी सफलता नहीं पा सके हैं, उसमें यही कमजोरियां रही हैं। सड़क पर दुर्घटनाएं क्यों होती हैं? इस पर पिटहोल्स होते हैं, ऊंची-नीची होती है, जगह-जगह जो छोटी-छोटी पुल-पुलिया बनी होती हैं वह इतनी कमजोर बनी होती है कि ट्रक का यदि थोड़ासा भार ज्यादा हुआ तो टूट जाती हैं और दुर्घटनाएं हो जाती हैं। इन सभी बातों पर हम विशेष ध्यान रखें।

उपसभापति महोदया, बिहार की सड़कों की हालत बहुत ही दयनीय है। मंत्री महोदय, स्वयं कई जगह गए हैं। सीतामढ़ी, कुम्भा तक गए हैं, लेकिन आगे नहीं जा सके। इसलिए मुझसे ज्यादा चश्मदीद गवाह हैं कि वहां की सड़कों की क्या हालत है। नेशनल हायवे नंबर 28-ए

[श्रीमती प्रतिभा सिंह]

(जोकि रक्सौल तक जाती है) और 28 दोनों चम्पारन से गुजरती हैं । उसकी क्या स्थिति है, वे यह देख सकते हैं । इसके अतिरिक्त उपसभापति महोदया, स्टेट की जो ग्राम सड़कें हैं उनकी मेंटनेंस खराब है । मेंटनेंस का कोई तरीका ही नहीं था । इस सबके अतिरिक्त सड़कों पर जो सुरक्षा प्रबंध है, उसका भी ध्यान रखा जाय । जैसा कि रेल में हम सुरक्षा प्रबंध देखते हैं वैसे ही सड़कों पर भी सुरक्षा का विशेष प्रबंध करें अब उसकी क्या आर्गनाइजेशनल स्कीम होगी, वह आप सोच सकते हैं । सड़कों पर काम करने वाले मजदूरों की सुविधा का भी ध्यान रखें । उनके रिहायम की व्यवस्था हो । उनके बाल-बच्चे वे कहां छोड़ें यह उनकी समस्या है । विशेष कर मजदूर महिलाओं की स्थिति बड़ी ही खराब होती है ।

उपसभापति महोदया, मेरा एक और सुझाव है कि आप प्राइवेट पार्टीज को भी राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने के लिए आमंत्रित करें । इसके लिए अंतर्राष्ट्रीय आर्गनाइजेशंस से भी आप बात करें । जैसा कि वर्ल्ड बैंक है और दूसरे देशों में भी बहुत से बैंक हैं जो कम इंटरेस्ट पर आपको फंड्स देने के लिए तैयार होंगे ।

इसी संदर्भ में मंत्री महोदय को मैं एक विशेष बात का उल्लेख करना चाहती हूं और याद दिलाना चाहती हूं कि मैंने आप को पत्र लिखा था और नक्शा भी भेजा था नेपाल का । भिट्टा चेक पोस्ट नेशनल हायवे नंबर 31 के जोड़ने की बात लिखी थी । कोडारी से भिट्टा चेक पोस्ट का मैंने नक्शा भेजा था । जो कोडारी पास है तिब्बत बार्डर पर नेपाल में वहां से भिट्टा चेकपोस्ट की दूरी मुश्किल से 250 किलोमीटर है । यह सबसे छोटा रास्ता है तिब्बत से नेपाल होकर भारत आने का । इस रास्ते को भिट्टा चेकपोस्ट नेशनल हायवे 31 से जोड़ने के लिए सिर्फ 90 किलोमीटर बनता है । इसके बारे में अखबारों में भी निकला है कि सुरसन्ड का रास्ता मौत का रास्ता । वहां के लोगों ने अनशन किया और हर तरह कोशिश की । इन लोगों ने हरेक जगह कहा, लेकिन कोई सुनवाई नहीं हुई । इसलिए उपसभापति महोदया, मैं आज आप के माध्यम से मंत्री महोदय से कहना चाहती हूं । यह रास्ता क्या है ? भिट्टा चेकपोस्ट से सुरसन्ड, कुंभा, सीतामढ़ी, मुजफ्फरपुर होते हुए राष्ट्रीय राजपथ नंबर 31 से जोड़ने के लिए सिर्फ 90 किलोमीटर की दूरी है । सुरसन्ड का ट्रेड ट्रीटी का जो एग्रीमेंट हुआ, उसमें इसको ट्रेड पाइंट बनाया । अभी 18 सितम्बर को एक खबर निकली और राज्य सभा में स्पेशल मेंशन हुआ कि पंजाब के आतंकवादियों को हथियार नेपाल सीमा से मिल रहे हैं । ये लोग भारत नेपाल सीमा क्षेत्र भिट्टा मोड़ और कई रास्तों से हथियार भारत भेजते हैं । एक और खबर छपी थी हिन्दुस्तान में, हिन्दी के हिन्दुस्तान में कुछ दिन पहले कि 300 ट्रक चाइना से हथियार नेपाल लाए, यह कोडारी पास के रास्ते से ही लाए । इन सब बातों का जिक्र मैंने मंत्री महोदय के पत्र में किया था कि चाहे वह व्यापार की दृष्टि से हो, चाहे स्मगलिंग की दृष्टि से हो, उसको रोकने की दृष्टि से हो, चाहे सुरक्षा की दृष्टि से हो, चाहे जनहित में हो, उनके यातायात की सुविधा की दृष्टि से हो, इस रोड को लेना आवश्यक है । मुझे जवाब मिला, उपसभापति महोदया, कि यह ऑपरेशनल नहीं है इसलिए बार्डर रोड आरगेनाइजेशन जो है वह नहीं बना सकती । स्टेट गवर्नमेंट से आग्रह किया, उन्होंने कहा कि उनके पास फंड्स नही हैं इसलिए वह नहीं बना सकती । तो उपसभापति महोदया, आपके द्वारा मैं मंत्री महोदय से इतना ही जानना चाहती हूं कि आपरेशनल रोड के क्या मतलब है । मैं बिहारी हूं न, उपसभापति महोदया, तो जरा अंग्रेजी में हम कमजोर होते हैं क्योंकि हम हिन्दुस्तानी स्कूलों में पढ़ते है न, तो ऑपरेशनल का मतलब मुझे समझ में नहीं

आया। अगर हिन्दी तर्जमा करें तो ऑपरेशनल का मतलब है कि जहां से यातायात होए। तो राष्ट्र में प्रदेशों को जोड़ने के लिए तो नेशनल हाइवे बना और दो देशों को जोड़ने के लिए, जबकि आप ही लोगों ने भिट्ठा चैकपोस्ट तक रास्ता बनाया था, भारत सरकार ने बनाया था तो उस रास्ते को इन्टरनेशनल हाइवे से जोड़ना आपरेशनल नहीं है? तो मेरी समझ में नहीं आया कि आपरेशनल का क्या मतलब है, कोई खास मतलब है? मैं जरा समझना चाहूंगी मंत्री महोदय से कि इसका क्या मतलब है क्योंकि मैंने डिक्शनरी में देखा तो मालम हुआ कि यातायात कामचलाऊ, तो कामचलाऊ तो मेरी दृष्टि से यह बहुत ही ज्यादा है क्योंकि चाइना, तिब्बत, नेपाल और भारत को जोड़ता है, अगर यह ऑपरेशनल नहीं है तो कौन सा रास्ता ऑपरेशनल है। मैं यहां पर नक्शा भी रखे हुए हूं, आप कहेंगी तो मैं आपको दिखा भी दूंगी और मंत्री महोदय को तो मैंने कापी भी दी थी, तो आपके द्वारा मैं आग्रह करना चाहती हूं कि कैसे इस रोड को बनाया जाए। जैसे मैंने पहले कहा कि वहां के लोगों को बहुत शिकायत है, बहुत आग्रह किया लेकिन कोई सुनवाई नहीं। (समय की घंटी) क्या वहां के लोगों को हमेशा पिछड़ेपन में ही छोड़ देना होगा? क्योंकि भिट्ठा चैकपोस्ट तक हथियार लाएंगे, तो जनसंख्या इतनी है कि हाथों से, सिरपर लादकर ही ले जाते हैं क्योंकि स्मगलिंग का इतना बड़ा अड्डा है कि अफीम वगैरा ले जाते हैं तो उनको कोई रोकता नही। कौन रोकेगा? गाडी चल नही सकती, तो रोकेगा कौन? अगर उनको पुलिस भी चाहे तो रोक नहीं सकती। उपसभापति महोदया, जो फंड्स की बात है वह मैंने पहले भी कहा और आपने भी कहा है, इस संबंध में एक चीज और कहना चाहती हूं कि पूर्वी क्षेत्र में भी, जहां पर नागालैण्ड है, आसाम है या अरुणाचल है, अगर बर्मा वगैरह से किनारे तक सड़क आ गई है तो इधर से आप जोड़ दें। हिमाचल में सड़के हैं जो चीन की तरफ से भारत सीमा तक आई हुई हैं लेकिन इधर नहीं हैं तो उन्हें आप जोड़ें। सड़क ही देश की लाइफ लाइन होती है।

आपने जो अभी बिल को इन्ट्रोडयूज करते हुए कहा कि आपने एजेंसी सिस्टम जिसमें आपको 9 प्रतिशत स्टेट को देना होता था, उसे खतम कर दिया है, यह बहुत अच्छी बात आपने की है, क्योंकि वहां पर न तो आप क्वालिटी कंट्रोल कर सकते थे न ही किसी और तरह से फंड्स का सही इस्तेमाल ही देख सकते थे कि उसका सही रूप में उपयोग हुआ या नहीं हुआ, फ्लाइ-ओवर बना या नहीं, पुल ठीक बना या नही, तो जब एक एजेंसी काम करेगी तो आपका पूरा कंट्रोल होगा और आपका जो भी रुपया खर्च होगा उसका सही सदुपयोग हो सकेगा।

जहां तक फंड्स की बात है, आपने खुद भी कहा है कि आप बॉन्ड निकालेंगे। इसके अलावा एक और भी मेरा सुझाव है कि नेशनल हाइवे पर आप एडवरटाइजमेंट को अलाऊ करेंगे तो उससे भी काफी पैसा आपको मिल जाएगा। सिर्फ यह देखें कि एडवरटाइजमेंट्स अच्छे हों और उनके सैलेक्शन के लिए एक कमेटी रखें जिससे कि अच्छे सैलेक्शन हो सकें। पुलों पर आप टॉल जमा कर सकते हैं। मैंने बिहार में देखा है कि पुलों पर टॉल से आमदनी कई करोड़ रुपए की हो जाती है। आपने बिल में मोटल, होटल और रेस्टोरेंट खोलने की भी व्यवस्था रखी है। इसके लिए मेरा सुझाव है कि इन्हें देते समय यह ध्यान रखें कि जो अनइंप्लाइड ग्रेजुएट है, चाहे वे स्त्री हों या पुरुष, उनको इनमें प्रायोरिटी दी जाए तो ज्यादा अच्छा होगा। इसके लिए थोड़ी सी ट्रेनिंग उन्हें दी जाए, 6 महीने की, 9 महीने की या साल भर की जिसके लिए देश में अनेक स्थानों पर व्यवस्था है, तो वे इनको अच्छी तरह से चला सकेंगे। (समय की घंटी)

महोदया, एक मिनट और लूंगी। तो जो अथॉरिटी आपने बनाई है, इसके लिए आपको बहुत बधाई है क्योंकि जन साधारण को रास्ते की सुविधा होगी, तभी देश का सच्चा विकास हो सकेगा। तभी जनता को सरकार में विश्वास होगा, एक आस्था होगी कि वह उनकी तकलीफों को समझती है क्योंकि कृषि में भी अगर

[श्रीमती प्रतिभा सिंह]

उन्नति करनी है तो हर एक चीज के लिए उन्हें सड़क चाहिए। ट्रैक्टरों को सही ढंग से ले जाने के लिए भी उनको सड़कें चाहिए। अपनी फसल को बाजार में ले जाने के लिए भी उनको सड़कें चाहिएं। किसी भी प्रकार की उन्नति के लिए सड़कों का होना जरूरी है। आपने यह अथॉरिटी बनाकर उनका मनोबल बढ़ाया है, उसको ताकत दी है क्योंकि हर एक चीज के लिए सड़कों की आवश्यकता है। यह किसी भी देश की लाइफ लाइन है। अगर कहीं पर उड़कर नहीं जा सकते हैं तो सड़कों द्वारा ही जाना होता है। युद्ध हो या शान्ति, पिछड़ापन मिटाना हो या किसी भी बात में प्रगति करनी हो, उसके लिए सड़कों की जरूरत होती है।

इसलिए उपसभापति महोदया, आपके माध्यम से मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगी कि उनके मन में जो देश का विकास तेजी से करने की लगन है, उसको देखते हुए वह जो नेशनल हाइवे अथॉरिटी बना रहे हैं, उसमें वह देखें कि जो दूसरे देश भी सड़कों से जुड़ रहे हैं उनकी ओर विशेष ध्यान दें ताकि हमारा व्यापार दूसरे देशों से बढ़ सके और किसी भी विशेष परिस्थितियों में हमको उन सड़कों की आवश्यकता हो तो हमें रास्ते की कमी न महसूस हो। इस भविष्य की इस कल्पना को देख कर उसका हम तेजी से विकास करें।

धन्यवाद।

SHRI E. BALANANDAN (Kerala): I rise to support this Bill. While supporting this Bill, I have to invite the attention of the Minister to one or two points. The roads system in the country needs careful nursing. As the Minister also pointed out, in many States, proper maintenance is not there and proper attention to the construction of the roads is also not given.

I want to bring to the notice of the Minister the fact that Highway No. 17 of Kerala has been under construction for many years. I think it has been going on for past 10 to 15 years and it is now nearing completion. But I don't know whether the Centre has been able to allot the required funds for the construction of this road. To my knowledge, with regard to the State of Kerala, whatever money is given by the Centre, is being rationally utilised, and I have not come to know of any deficiency I urge upon the hon. Minister to see that Highway No. 17 is completed. For that purpose, two or three bridges are to be constructed. Kerala is a State where the number of vehicles, heavy trucks, motor-cars, three-wheelers etc. are more in the State if you make a comparison population-wise. Therefore, I request that the hon. Minister may kindly look into this—highway number 17—and see that it is completed within the shortest possible time. I do not have much to say about the Bill. I support the Bill.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Thank you. This is the first time that somebody has concluded so quickly.

SHRI MURLIDHAR CHANDRAKANT BHANDARE (Maharashtra): We must applaud him for that.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The House is now adjourned for lunch and we will meet again at 2.30 P.M.

The House then adjourned for lunch at thirty-one minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at thirty-two minutes past two of the clock, the **Deputy Chairman** in the Chair.

NATIONAL HIGHWAYS AUTHORITY OF INDIA BILL, 1988—*CONTD.*

SHRI RAOOF VALIULLAH (Gujarat): Madam, I rise to support the National Highways Authority of India Bill, 1988. National Highways are like